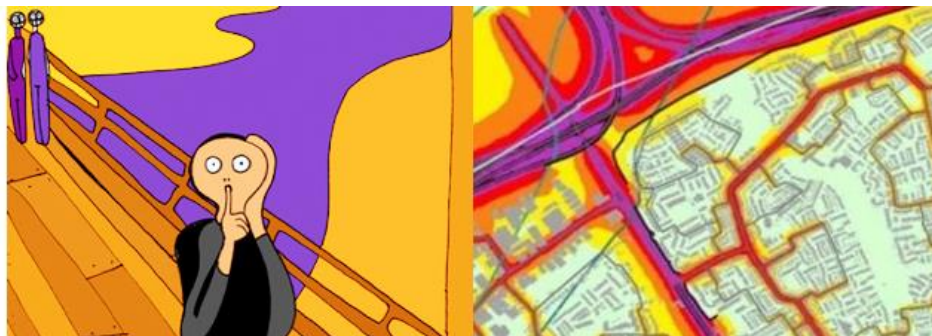


Nieuwsbrief

Maart 2021



Van de voorzitter

Beste lezer,

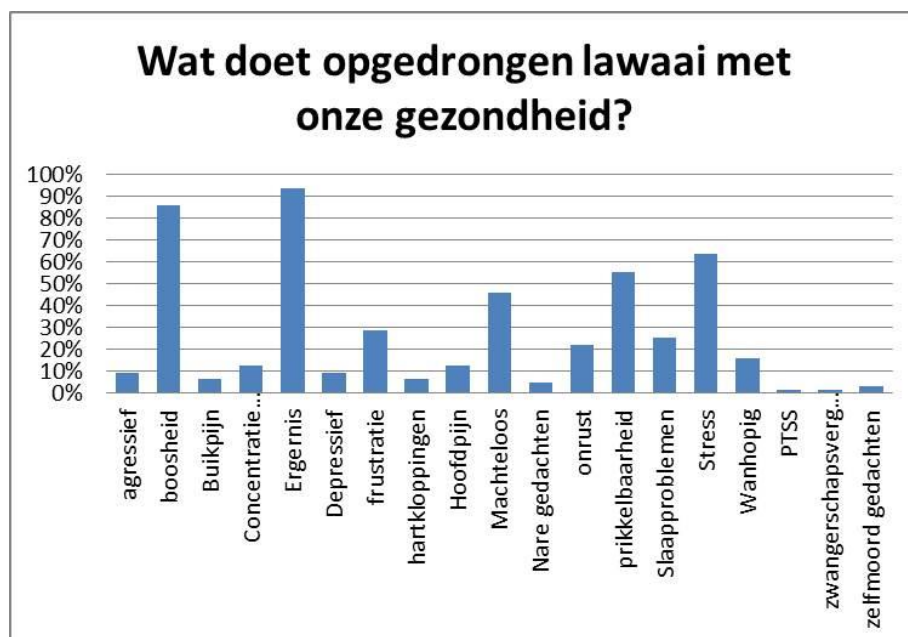
In totaal ontvingen we in de afgelopen weken 64 uitgebreide brieven waarin lezers laten weten wat opgedrongen lawaai van motorvoertuigen doet met hun gezondheid. Bovenaan het lijstje staan ergernis en boosheid, gevolgd door stress, machteloosheid en prikkelbaarheid. Als een reactie op deze emoties neemt de hartslag toe en stijgt de bloeddruk, worden spieren aangespannen, en wordt de ademhaling versneld.

Dat veel mensen deze reacties hebben, blijkt wel uit het eerste mooie weekend in februari dat we achter de rug hebben. Veel motorrijders (helaas zijn zij hier de boosdoener) gingen op pad, en het regende reacties van geagiteerde bewoners. Straks in de zomer komen daar ook nog eens de overlast gevende auto's (met sportuitlaten), waterscooters en speedboten bij.

In de steden zien we nog niet van deze overlastpieken. Daar is de overlast continu aanwezig, het hele jaar door, met extra geluidsdruk in de zomer.

In verband met de verkiezingen hebben we alle politieke partijen gevraagd naar hun standpunt m.b.t. geluidsoverlast van motorvoertuigen. Tot onze vreugde zien we dat een aantal partijen hierover al een standpunt hebben opgenomen in hun partijprogramma. Anderen worden zich bewust van het probleem en beraden zich op hun standpunt. Verderop in deze nieuwsbrief kunt u de standpunten lezen.

Namens het NEFOM bestuur
Tony Hardenberg, voorzitter



Standpunten politieke partijen 2^e Kamer verkiezing

De NEFOM heeft de politieke partijen de volgende brief gestuurd:

In verband met de toekomstige verkiezingen van 17 maart wil de NEFOM haar leden informeren over uw standpunt ten opzichte van geluidsoverlast door Motorvoertuigen in Nederland.

De NEFOM (Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen) is opgericht op 3 juli 2020.

Het is de landelijke koepel van (momenteel) 70 bewonersgroepen uit elf provincies.

De NEFOM vertegenwoordigt enkele duizenden bewoners, die zich keren tegen de almaar toenemende, onnodige geluidsoverlast, die wordt veroorzaakt door een deel van het gemotoriseerde verkeer.

Het doel van de NEFOM is om langs democratische weg, en via het betrekken van de EU, het Rijk, de provincies, de regio's en de gemeenten, voor 1 juli 2023 te komen tot de invoering en handhaving van 1 maximale geluidsnorm van 70 dB(A) voor alle motorvoertuigen.

Voor autoverkeer hanteert de Rijksoverheid (binnenkort) de maximale geluidsnorm van 70 dB(A).

Dit wordt in beginsel jaarlijks gecontroleerd via de verplichte APK. Vanuit het gelijkheidsbeginsel zouden die maximumnorm en de APK zich ook moeten gaan uitstrekken naar andere motorvoertuigen, waaronder motoren en scooters.

Ook voor die categorieën dient de maximale geluidsuitstoot dus te worden bepaald op 70 dB(A).

En net als bij auto's moet een geluidcheck voor motoren en scooters worden meegenomen in de verplichte jaarlijkse APK-controle.

Het lijkt er misschien op dat de NEFOM zich met name op de bestrijding van geluidsoverlast door motoren en scooters richt. Maar dat is onjuist. Onze insteek richt zich ook op andere motorvoertuigen die meer dan 70 dB(A) produceren. Wel is het zo, dat het vooral een substantieel deel van de motorrijders is (naar schatting tenminste 30 %), dat in vele woon-en stiltegebieden zorgt voor ernstige, onaanvaardbare geluidsoverlast. Wij willen de politiek op de verschillende niveaus bewegen hieraan binnen afzienbare tijd een einde te maken. Dit kan door het invoeren van concrete beleidsmaatregelen en een helder toetsings- en handavingskader.

Wij horen graag van u.

Reacties politieke partijen

Hieronder de reacties van de partijen óf een quote uit het partijprogramma.

CDA

In een klein land als Nederland is rust en stilte schaars. Het is belangrijk om rekening met elkaar te houden. In mijn portefeuille verkeer, zit ook de schaduwzijde van mobiliteit. Namelijk de overlast voor de omgeving.

Eerder dit jaar heb ik samen met de NEFOM vragen gesteld aan de Minister over het aanpakken van geluidsoverlast van motoren. Als het mooi weer is, wil iedereen naar buiten. Genieten van de prachtige dijkwegen in optocht of veel te hard rijden bij bijvoorbeeld Scheveningen. Dit geeft ontzettend veel overlast.

Als juryvoorzitter van jullie mooie actie van het lawaaiigste stiltegebied heb ik de gehoorbeschermers aan de burgemeester van de Krimpenerwaard mogen overhandigen. Krimpenerwaard heeft veel geluidsoverlast door motoren.

Daarnaast vraag ik aandacht voor leefbaarheid rond snelwegen. Een recent voorbeeld is de motie die ik indiende voor geluidsschermen, of andere geluidsdempende maatregelen voor de omwonende van de A4/A12/A13. Over deze snelweg gaat veel meer vrachtverkeer 's nachts dan oorspronkelijk berekend. Geluidsoverlast is dus meer. Daarnaast hebben we als Nederland een grote woningbouwopgave. Doordat we veel woningen moeten bouwen, komen woningen steeds dichterbij snelwegen te liggen. We moeten zorgen dat dit leefbaar blijft.



Er is niet 1 oplossing om geluidsoverlast aan te pakken. We moeten aan de slag. Ik wil me graag met jullie hiervoor blijven inzetten. Daarvoor heb ik nu wel jullie steun nodig, dan kan ik aan de slag blijven.
Stem Wytske Postma CDA plek 19

50PLUS.

Op verzoek van ons campagne team laat ik u weten dat we ons helemaal kunnen vinden in uw voorstel om ook voor motoren de geluidsnorm van 70dB(A) aan te houden.
We wensen u veel succes.

PVDA

Wij zetten ons in om geluidsoverlast van motorvoertuigen te verminderen.
Wij scherpen de Europese norm voor auto's aan. In 2025 worden alleen nog emissieloze nieuwe personenauto's, motoren, bromfietsen en scooters verkocht. Verduurzaming van mobiliteit is cruciaal in de energietransitie en normering is hiervoor het beste middel. Alle vervoersmiddelen die zorgen voor geluidsoverlast vervangen wij zo snel mogelijk voor stillere en duurzamere alternatieven.

D66

We zetten in op een Schoon Water Akkoord en Geluidshinder Akkoord met provincies en gemeenten. Net als met het Schone Lucht Akkoord wil D66 de gezondheidsschade en vervuiling halveren per 2030.

D66 wil geluidsmetingen voor gemotoriseerd verkeer in de grote steden en overtredingen van de geluidsnorm aanpakken.

Volt

Ik moet u in alle eerlijkheid bekennen dat Volt (nog) geen concreet standpunt heeft ten aanzien van de geluidsoverlast die motorvoertuigen veroorzaken, laat staan dat wij al over een maximale geluidsnorm nagedacht hebben. Het is echter een idee dat aansluit bij de wens van Volt om te werken aan autoluwe steden waarbij we de overlast die auto's geven (waaronder geluidsoverlast) zoveel mogelijk willen gaan beperken. De maatregel die u voorstelt zou hier wel eens goed in kunnen passen. Het lijkt me daarom een goed idee om hier in een later stadium op terug te komen en eens om tafel te gaan wanneer de beleidscyclus van Volt Nederland weer van start gaat en er ruimte is om nieuwe voorstellen te ontwikkelen.

Piratenpartij

Het verbaast mij persoonlijk ook regelmatig dat veel motorrijders meer herrie produceren als een grote trekker. De Piratenpartij is niet zo van het micromanagement, waardoor de ene uitzondering na de andere nodig is. Dat betekent volgens mij ook algemeen haalbare en goede geluidsnormen. En ik heb zo het vermoeden dat die 70decibel best haalbaar is voor een brommer of een motor.

Groen Links

Over motoren specifiek hebben we niet wat opgenomen.

Lokale afdelingen hebben daar vaak wel een mening over en kunnen er ook wat mee.

Neemt natuurlijk niet weg, dat we iets vinden van geluidsoverlast. Daar hebben we wel wat over opgenomen in ons programma: Binnen de bebouwde kom wordt 30 kilometer per uur de norm voor auto's. Daarnaast zetten we ons in voor het autovrij maken van straten rondom scholen. Dat beperkt het aantal verkeersslachtoffers, en vermindert de luchtvervuiling en geluidsoverlast.
En natuurlijk ook de vliegtuigen: De luchtvaart moet verplicht en wettelijk afdwingbaar geluidsoverlast en uitstoot van stikstof en (ultra)fijnstof verminderen en voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. De luchtvaart kan en mag niet terug naar het niveau van voor corona.

En eerlijk gezegd: ook ik heb nogal eens last van lawaaimakende motoren in de straat. Soms denk ik dat ze het stoer vinden dat bijv de knalpijp lekker knalt? Zoiets als easy rider? Dat is uit de vorige eeuw, sterker uit 1969, dat kan toch wel eens een keer over zijn? Maar ik moet dan naar de gemeente om daar mijn beklag te doen, want dat is lokaal.

We maken zelf wel uit wat normaal is

Het was een leerrijke ervaring, op de Haarlemse Fonteinlaan tijdens een van die abnormaal warme februari-dagen die tot het nieuwe klimaatnormaal zouden gaan behoren. In de berm scharrelde ik met een afvalgrijper tussen lege blikjes energydrink, lege sigarettenverpakkingen en mondkapjes - een nieuw vast bestanddeel van zwerfvuil. Dat vuilrapen is in beginsel een rustgevend bezigheid, waarmee je het nuttige met het aangename probeert te verenigen. Toch vraag je je al doende weleens af van wie die rommel afkomstig is en of de veroorzakers überhaupt nadenken bij wat ze doen. Eén ding staat vast: hún normaal is niet het mijne.

Dat gold ook voor het normaal van de motorrijder die ik al van verre had horen naderen, en die nu - knetterend en ronkend - voor het rode stoplicht wachtte. De berijder volgde mijn werkzaamheden, knikte goedkeurend, schoof het venster van de integraalhelm omhoog - waardoor ik kon vaststellen dat de berijder een vrouw was - en zei: 'Goed bezig!' Als aanvullende blijk van instemming ging haar duim omhoog. Soms, als ik daar gelegenheid voor krijg en als ik er zin in heb, stel ik motorrijders een kritische vraag over hun lawaaiige liefheerij, maar nu zag ik daar maar van af omdat ik het niet aardig vond om vriendelijkheid met een onvriendelijke opmerking te beantwoorden. Ik lachte dus maar terug.

Wat zo leerrijk was aan die ervaring? Dat iemand die naar mijn smaak iets volkomen abnormaals doet - voor het private genot een bak herrie produceren - wel degelijk vriendelijk kan zijn, en ook nog eens oog heeft voor de abnormaliteit van zwerfvuil in de berm van de Fonteinlaan. Zo heb ik haar vluchtige blijk van goedkeuring tenminste maar opgevat. Met andere woorden: de kwalificatie 'normaal' ligt op ieders lippen bestorven, maar iedereen lijkt er iets anders onder te verstaan.

In normaliteit zouden collectieve normen zijn vastgelegd, maar iedereen lijkt er een eigen, opportunistische invulling aan te geven: normaal is wat mij goed uitkomt. Normaliteit is geen

ijkpunt, maar eerder een lappendeken aan uiteenlopende normen en smaken. De een hanteert een normaliteit die de ander achterhaald acht. Voor de motorrijder is het produceren van herrie volstrekt normaal, voor de mensen die hun herrie moeten verdragen, is het allesbehalve normaal. Volstrekt idioot zelfs.

. . . .

Dit neemt niet weg dat er één normaal is waarvan ik mijzelf al jaren afvraag hoe het in godsnaam mogelijk is dat het kennelijk normaal wordt gevonden: de herrie van een grote categorie motorrijders. De diepe, lage klappen van de zogenoemde big twins, en het scherpe, verdragende geluid van offroadmotoren: ze dienen geen ander doel dan de particuliere lol van de berijders. Het geklaag erover onder bewoners van streken die op zonnige dagen massaal door motorrijders worden bezocht, is onderhand even onlosmakelijk verbonden met het voorjaar als de motorherrie zelf.

Toch krijgt het thema hoegenaamd geen aandacht. Niet van politieke partijen - ook niet van de partijen die wel begaan zijn met andere vormen van geluidsoverlast. Niet van de politie, die motorrijders in de waan laat dat ze in hun goddelijke recht staan als ze de wijde omtrek akoestisch vervuilen. Laat staan de milieuorganisaties, die niet hebben kunnen verhinderen dat motoren zijn vrijgesteld van de verplichting, vastgelegd in het Klimaatakkoord, om alle 'gemotoriseerde tweewielers' op termijn emissievrij - dus geluidsarm - te maken.

Naar hartelust lawaai maken in een overvol land met schaarse openbare ruimte? Het mág dus gewoon. De meeste motorrijders gedragen zich daar dan ook naar. Ook de rijdster op de Fonteinlaan in Haarlem die knetterend haar rit hervatte nadat ze mijn groet had beantwoord. Tien jaar geleden dacht ik nog: over twintig jaar vinden we het héél gek dat we dit ooit normaal hebben gevonden. Nu ben ik daar niet meer zo zeker van.

Sander van Walsum in de Volkskrant.

Politie gaat controleren op herrie van motoren:

GROESBEEK - De politie gaat dit voorjaar in deze regio motorrijders controleren op de herrie die hun tweewielers maken. De politie beschikt sinds vorig jaar over twee apparaten daarvoor, een soort akoestische flitspalen. Momenteel worden enkele politie-agenten opgeleid om met deze apparatuur uit de voeten te kunnen.

Volgens de gemeente Berg en Dal is het vanaf maart/april mogelijk om dat te doen. De controles worden ook in de gemeente Berg en Dal uitgevoerd: op verschillende plekken, zoals de dijken in de Ooijpolder en de Van Randwijckweg in Beek en in het grensgehucht de Grafwegen klagen bewoners steen en been over de zomerse geluidsoverlast van motoren. Lees [HIER](#) het hele artikel in het AD.

Verpest een kleine groep het voor de rest?

“Motorrijden is voor veel mensen een mooie hobby”, Maar een kleine groep verpest het voor de rest en zorgt voor overlast.” zegt Fleuren in bovenstaand artikel. Ook motorrijders en belangenbehartigers vinden dat het maar om een kleine groep gaat die overlast geeft.

Volgens de NEFOM gaat het om 30 procent van de motoren die te veel herrie maken. Als men het heeft over de kleine groep, dan denkt men vaak alleen aan de motoren die de wet overtreden, en zijn uitgerust met “sportuitlaten. Motorfietsen die wettelijk veel meer lawaai mogen produceren dan een moderne auto (Euronorm 5) en motorfietsen die in groepen rijden leveren de extra geluidsdruk.

De NEFOM ziet 3 hoofdredenen voor de geluidsoverlast door motoren en scooters. Dat zijn:

1. In veel gevallen worden motoren uitgerust met “sportuitlaten”, die aanzienlijk meer herrie produceren dan de oorspronkelijk gemonteerde fabrieksuitlaten. Kennelijk draagt dit bij aan het genotvolle gevoel en de uitstraling van de berijder, maar tegelijkertijd vergroot dit volstrekt onnodig de geluidsoverlast voor de omgeving;
2. Anders dan bij auto's bestaat de huidige wet- en regelgeving met betrekking tot het aantal te produceren decibels door motoren uit een lappendeken aan maxima. Deze lappendeken hangt samen het aantal cc-categorieën voor motorfietsen en is door haar verscheidenheid in de praktijk absoluut niet controleerbaar, laat staan handhaafbaar. De NEFOM eist daarom 1 uniforme geluidsnorm voor motoren (en scooters), die identiek is aan die voor auto's, namelijk maximaal 70 dB(A).
3. Motorrijders rijden vaak graag in groepen. En dan liefst door woon- en stiltegebieden. Juist de massaliteit van een groot aantal motoren leidt, vooral op mooie dagen, tot ernstige geluidhinder tot in de verre omtrek. Saillant daarbij is dat de berijders veelal zelf helmen en luidsprekers op en over hun oren hebben, zodat zij zelf geen last hebben van de herrie hebben, maar hun omgeving des te meer.

Politie gaat controleren op herrie van motoren

Maar deze kop gaat verder in het AD van eergisteren: ‘Een kleine groep verpest het voor de rest’. Enig begrip dus vanuit de gemeente Berg en Dal voor motorrijders die zich wel aan de norm houden die voor hun motorfiets gesteld is. Fijn. Want inderdaad, dit is nog geen landelijke actie. Ja inderdaad. Ik gebruik het woord ‘nog’. Het gaat in dit geval om de omgeving van Groesbeek en de gemeente Berg en Dal. Maar het is wel de zoveelste gemeente die allerlei maatregelen gaat nemen om lawairijders tegen te gaan. En zelfs motorrijders helemaal te weren op sommige plaatsen. [Lees het volledige artikel in Motor.nl](#)

Overlast motorrijders opnieuw aangekaart door dijkbewoners: 'Dit kan zo niet doorgaan'

DOORNENBURG/ANGEREN - De overlast van grote groepen motorrijders staat weer op de Lingewaardse agenda. Dijkbewoners vragen bij de gemeenteraad aandacht, de VVD wil nieuw overleg. Lees [HIER](#) het artikel.

STILTE... ACTIE!

De stem van de regisseur schalt over de set. Nederlands bekendste Rotterdamse politierserie, waarvan we van een grote NL TV omroep, de naam niet mogen noemen ivm Merk- & Beeldrecht... ;), filmt een nieuwe aflevering voor seizoen 5 alweer, bij ons in de straat! Precies in en voor het huis van mijn vriendin, die net de hele verbouwing heeft afgerond... en om die reden is gekozen uit drie kandidaat locaties voor deze scene. De ramen zijn geblindeerd door de TV ploeg. Haar huis wordt 'het huis van het slachtoffer' waar het onderzoek van de recherche plaatsvind... Spannend! Dit najaar volgt de uitzending.

Wij kregen een omwonendenbrief: '... opnames, materiaalwagens, graag de straat vrijhouden, Covid-mediaprotocol, contact voor verdere info... etc'. En van mijn vriendin hoor ik dat er 20 man in huis komen, die dag! Wat mij toch even laat schrikken..., wat wordt dit voor spektakel? Komen er ook loeiende sirenes en pistoolknallen bij? Kan ik dan misschien beter weg gaan, voor de rust?

Uit voorzorg bel ik met de locatiemanager, ivm de geluidsplanning en of we er nog wel langs kunnen die dag. Geen zorgen, zegt hij, wij maken zelf bijna geen geluid op de set, we hebben het liefst ook stilte voor de acteurs. En we zetten hoogstens voor buitenopnames even kort de straat af...

Behalve motoren, die houden we wel tegen, want die maken gewoon teveel geluid. Dat krijgen we allemaal op de band en dan moet de hele scene overnieuw...

En toen dacht ik aan NEFOM, en hun brede strijd tegen de motorgeluidsoverlast overal in NL.

Zouden herrie-motorrijders wel beseffen dat ze met hun hobby ook gemakkelijk de filmopnames verstoren van misschien wel hun favoriete Nederlandse TVseries ???!

De inzet van NEFOM haalt straks dus ook voor heel NL Filmland-op-locatie, de motorherriekastanjes uit het vuur!

Zou het niet TOP zijn als ook mediabedrijven zich aansluiten bij NEFOM met een dank- of steunbetuiging?

Op naar Motoren MAX 70 dBA!

Met dank aan Francisca

De vervuiler betaalt, ook voor motorrijders

Motorrijders dragen opvallend veel bij aan het verkeerslawaai en zij betalen daar amper voor. Ook voor de kosten van de ongelukken die zij veroorzaken betalen ze bijna niet. Ze zouden ruim 4x zoveel moeten betalen dan ze doen! Dit blijkt uit een Europees onderzoek naar de externe (milieu-)kosten van verkeer.

Een lawaai- en ongelukkenheffing zou ervoor kunnen zorgen dat ze de schade die ze aan de samenleving veroorzaken compenseren: de vervuiler/gebruiker betaalt. Ook zou zo'n heffing kunnen zorgen dat het lawaai vermindert, en dat de kosten van de ongelukken afnemen doordat er minder motor gereden zal worden als het duurder wordt. Simpelweg verhogen van de motorrijtuigenbelasting zou natuurlijk ook kunnen, maar werkt minder nauwkeurig.

Het volledige Engelstalige rapport opgesteld door CE Delft is [hier](#) te vinden.

Een Nederlandstalige samenvatting staat [hier](#):

